

Control method for motor vehicle air conditioning system with several conditioning channels for different zones of passenger compartment

Patent number: DE19526450
Publication date: 1996-05-09
Inventor: HEINLE DIETER DIPLOM ING (DE)
Applicant: DAIMLER BENZ AG (DE)
Classification:
- **international:** B60H1/00; B60N2/44; A47C7/74; G01V3/15;
B60R16/02; B60R21/16; B60R22/48
- **european:** B60H1/00Y5A, B60H1/00Y5B, B60J3/04
Application number: DE19951026450 19950720
Priority number(s): DE19951026450 19950720

Also published as:EP0754578 (A);
US5878809 (A);
JP9030237 (A);
EP0754578 (A)**Abstract of DE19526450**

The method involves driving the individual conditioning channels depending on whether the seats are occupied. During heating or cooling each channel associated with a zone with an occupied seat is driven to deliver greater air conditioning power than the other air conditioning channels. When increased solar radiation intensity is detected by a solar sensor, the channels associated with occupied zones are driven to produce a greater air conditioning effect. A screen darkening device can be controlled to darken specific screens close to occupied zones.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)



(19) BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND

DEUTSCHES
PATENTAMT(12) Patentschrift
(10) DE 195 26 450 C 1

(51) Int. Cl. 8:

B 60 H 1/00

B 60 N 2/44

A 47 C 7/74

G 01 V 3/15

// B60R 16/02,21/16,
22/48

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

(73) Patentinhaber:

Mercedes-Benz Aktiengesellschaft, 70327 Stuttgart,
DE

(72) Erfinder:

Heinle, Dieter, Dipl.-Ing., 73655 Plüderhausen, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE	43 22 159 A1
DE	41 10 936 A1
DE	41 10 702 A1
DE	40 40 846 A1
US	51 76 201

(54) Verfahren zur Steuerung einer Fahrzeuginnenraumklimatisierungseinrichtung

(57) Es ist bekannt, den Fahrzeuginnenraum durch eine Klimatisierungseinrichtung mit mehreren Klimatisierungskanälen, die beispielsweise eine Heizungs- und/oder Klimaanlage umfasst, zu klimatisieren. Es wird ein Verfahren zur Steuerung einer solchen Innenraumklimatisierungseinrichtung vorgeschlagen, bei dem die von den einzelnen Klimatisierungskanälen bereitgestellte Klimatisierungsleistung sitzbelegungsabhängig gesteuert wird. Dies ermöglicht eine sehr bedarfsgerechte Einstellung der Klimatisierungswirkung in den verschiedenen Fahrzeuginnenraumbereichen. Verwendung in Kraftfahrzeugen.

DE 195 26 450 C 1

DE 195 26 450 C 1

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Steuerung einer Innenraumklimatisierungseinrichtung eines Kraftfahrzeuges die mehrere separat ansteuerbare Klimatisierungsanäle für unterschiedliche Fahrzeuginnenraumzonen aufweist. Derartige Verfahren sind insbesondere zur Steuerung moderner Klimaanlagen mit zwei oder mehr separat ansteuerbaren Klimatisierungsanälen bekannt, die zur Klimatisierung schwerpunktmäßig unterschiedlicher Fahrzeuginnenraumzonen dienen. Über Automatikfunktionen erfolgt dabei häufig eine weitgehend selbsttätige Steuerung bzw. Regelung der Innenraumklimatisierung, wozu meist stufenlos ansteuerbare Aktuatoren, wie Gebläse und/oder Lüftungsklappen, aktiviert werden. Durch diese herkömmliche, automatische Klimatisierung wird das Fahrzeug über alle Klimatisierungsanäle gleichmäßig im gesamten Innenraum klimatisiert, auch dort, wo sich momentan keine Fahrzeuginsassen befinden.

In der Patentschrift US 5.176.201 und der Offenlegungsschrift DE 40 40 846 A1 werden Verfahren zur Steuerung einer Innenraumklimatisierungseinrichtung beschrieben, bei denen diese Steuerung unter anderem abhängig vom Sensorsignal eines Solarsensors erfolgt.

Es sind andererseits bereits Mittel zur Sitzbelegungserkennung bekannt. So ist in der Offenlegungsschrift DE 41 10 702 A1 ein Fahrzeugsitz mit einer elektrischen Sitzheizung offenbart, bei dem Teile der Sitzheizung als Mittel zur Sitzbelegungserkennung ausgestaltet sind. Eine in c. DE 41 10 936 A1 beschriebene Sensorik zur Sitzbelegungserkennung dient dort zur Ansteuerung eines Beifahrer-Airbags in Abhängigkeit davon, ob der Beifahrersitz belegt ist oder nicht. Eine weitere Sitzbelegungssensorik wird in der Offenlegungsschrift DE 43 22 159 A1 angegeben, wobei dort als Einsatzzweck neben der Ansteuerung eines Beifahrer-Airbags die Ermittlung eines Fahrzeugbelegungsfaktors erwähnt ist, mit dem festgestellt werden soll, mit wieviel Personen das Fahrzeug welche Wegstrecke zurückgelegt hat.

Der Erfindung liegt als technisches Problem die Bereitstellung eines Verfahrens zur Steuerung einer Innenraumklimatisierungseinrichtung eines Kraftfahrzeuges zugrunde, mit dem eine vergleichsweise bedarfsgerechte Fahrzeuginnenraumklimatisierung erzielt wird.

Dieses Problem wird durch ein Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Unter Verwendung einer entsprechenden Sitzbelegungssensorik wird bei diesem Verfahren vorgesehen, die einzelnen Klimatisierungsanäle, die jeweils unterschiedlichen Fahrzeuginnenraumzonen zugeordnet sind, in Abhängigkeit von der erkannten Sitzbelegung anzusteuern. Mit diesem Verfahren lässt sich die Klimatisierungswirkung gegenüber der herkömmlichen, bezüglich der Sitzbelegung unspezifischen Klimatisierungsmethode in den Bereichen, in denen sich momentan Fahrzeuginsassen befinden, erhöhen, während sie in denjenigen Innenraumzonen, in denen sich keine Fahrzeuginsassen befinden, geringer gehalten werden kann. Damit lässt sich eine räumlich gezielte Klimatisierung durchführen, die gegenüber der sitzbelegungsunspezifischen Klimatisierung den Vorteil hat, daß sich in den mit Fahrzeuginsassen belegten Innenraumzonen Klimatisierungsleistung einsparen bzw. bei gegebener Klimatisierungsleistung schneller die gewünschte Klimatisierung erreichen lässt.

In Weiterbildung der Erfindung nach Anspruch 2 beinhaltet das Verfahren eine gezielte Ansteuerung derje-

nigen einer Mehrzahl von Klimatisierungsanälen einer Heizungs- und/oder Klimaanlage während eines Aufheiz- oder Abkühlvorgangs derart, daß die den Innenraumzonen mit belegten Fahrzeugsitzen zugeordneten Klimatisierungsanäle zur Erzeugung einer höheren Klimatisierungsleistung angesteuert werden als die übrigen Klimatisierungsanäle. Dies fördert die schnelle Erreichung der gewünschten Klimatisierung in denjenigen Innenraumzonen, in denen Insassen im Fahrzeug sitzen.

Bei einem nach Anspruch 3 weitergebildeten Verfahren erfolgt die Steuerung der Innenraumklimatisierungseinrichtung kombiniert in Abhängigkeit sowohl von der Sitzbelegung als auch vom Ausgangssignal eines Solarsensors. Mit diesem Verfahren lässt sich eine mit einem Solarsensor ausgerüstete Innenraumklimatisierungseinrichtung auch in den Betriebsfällen besonders bedarfsgerecht steuern, in denen der Solarsensor auf die Klimatisierung Einfluß nimmt.

Eine Weiterbildung der Erfindung nach Anspruch 4 hat ein Verfahren zum Gegenstand, das sich zur Steuerung von Innenraumklimatisierungseinrichtungen eignet, die eine ansteuerbare Scheibenabdunklungseinrichtung umfassen. Verfahrensgemäß ist eine sitzbelegungsabhängige Ansteuerung dieser Scheibenabdunklungseinrichtung vorgesehen, mit der beispielsweise im Bedarfsfall nur diejenigen Scheiben abgedunkelt werden, deren zugeordneter Fahrzeugsitz belegt ist.

eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung wird nachfolgend anhand der Zeichnungen beschrieben, in denen zeigen:

Fig. 1 ein Temperatur-Zeit-Diagramm zur Veranschaulichung eines Aufheizungsvorgangs eines Verfahrens zur Steuerung einer Innenraumklimatisierungseinrichtung eines Kraftfahrzeuges mit einer Heizungs- und Klimaanlage und

Fig. 2 ein Diagramm der Leistung eines Luftzufuhrgebläses einer Heizungs- und Klimaanlage eines Kraftfahrzeuges in Abhängigkeit von der über einen Solar sensor erfaßten Sonneneinstrahlungsintensität zur Veranschaulichung einer verfahrensgemäßen, bedarfsgerechten Steuerung dieses Gebläses.

Anhand von Fig. 1 wird nachfolgend ein Vorgang zur Aufheizung des Fahrzeuginnenraums durch erfindungsgemäße Steuerung einer Heizungs- und Klimaanlage, die einen fahrerseitigen und einen beifahrerseitigen Klimatisierungskanal umfaßt, erläutert und einem herkömmlichen, sitzbelegungsunspezifischen Aufheizvorgang gegenübergestellt.

Sobald über ein entsprechendes Bedienelement eine Innenraumaufheizung angefordert wird, erfolgt beim herkömmlichen Aufheizvorgang eine Zuführung erwärmt er Luft gleichmäßig über alle vorhandenen Klimatisierungskanäle der Heizungs- und Klimaanlage. Damit ergibt sich auf der Fahrer- und auf der Beifahrerseite dieselbe Innenraumtemperaturerhöhung, wie sie in Fig. 1 beispielhaft durch die durchgezogene Kennlinie (T_1) zeitabhängig dargestellt ist. Durch die gleichmäßige Verteilung der Heizleistung auf die Fahrer- und die Beifahrerseite wird auf beiden Seiten gleichzeitig zu einem bestimmten Zeitpunkt (t_1) die gewünschte, eingestellte Innenraum-Solltemperatur (T_s) erreicht.

Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren wird hingegen zunächst durch eine herkömmliche Sitzbelegungssensorik, die jedem Fahrzeugsitz zugeordnet ist, festgestellt, auf welchen Fahrzeugsitzen sich überhaupt Fahrzeuginsassen befinden, ob also beispielsweise der Beifahrersitz belegt ist. Die Signalübertragung von der

Sitzbelegungssensorik zur Steuereinheit der Heizungs- und Klimaanlage kann je nach vorhandener Fahrzeugelektrik über normale Verkabelung oder über einen Datenbus erfolgen. Bei Feststellung einer Belegung aller Fahrzeugsitze erfolgt der Aufheizvorgang in der obigen, herkömmlichen Art und Weise. Wenn hingegen beispielsweise festgestellt wird, daß zwar der Fahrersitz, nicht jedoch der Beifahrersitz belegt ist, wird die Heizungs- und Klimaanlage so angesteuert, daß über den fahrerseitigen Klimatisierungskanal eine höhere Wärmezufuhr in den Innenraum erfolgt als über den beifahrerseitigen Klimatisierungskanal. Mit anderen Worten wird die vorhandene Heizleistung unsymmetrisch zwischen Fahrer- und Beifahrerseite aufgeteilt, indem der Fahrerseite, auf der sich ein Fahrzeuginsasse befindet, mehr Heizleistung zugeteilt wird als der nichtbesetzten Beifahrerseite. Beispielhaft ergibt sich damit ein zeitlicher Verlauf der Innenraumtemperaturerhöhung auf der Fahrerseite, wie er in Fig. 1 durch die gestrichelte Kennlinie (T_2) dargestellt ist. Wegen der höheren Heizleistung erfolgt die Innenraumtemperaturerhöhung auf der besetzten Fahrerseite schneller als bei der herkömmlichen, sitzbelegungsunspezifischen Aufheizung, so daß die Solltemperatur (T_s) bereits zu einem früheren Zeitpunkt (t_2) erreicht wird. Dagegen wird die Aufheizung auf der Beifahrerseite auf eine Minimalaufheizung begrenzt, so daß sich im Vergleich zum sitzbelegungsunspezifischen Aufheizvorgang eine langsamere Innenraumtemperaturerhöhung in diesem Innenraumbereich ergibt, wie sie in Fig. 1 durch die strichpunktierte Kennlinie (T_3) repräsentiert wird. Die Solltemperatur (T_s) wird dort erst zu einem späteren Zeitpunkt (t_3) als beim sitzbelegungsunspezifischen Aufheizvorgang erreicht, dies stört jedoch nicht weiter, da sich in diesem Innenraumbereich kein Fahrgast befindet.

Aus der Beschreibung dieses Aufheizvorganges wird deutlich, daß durch das erfundengemäße Verfahren die verfügbare Heizleistung sitzbelegungsspezifisch gezielt auf die einzelnen, den jeweiligen Klimatisierungskanälen zugeordneten Fahrzeuginnenraumbereiche so aufgeteilt werden kann, daß die gewünschte Solltemperatur in denjenigen Innenraumbereichen, in denen sich ein Fahrzeuginsasse befindet, besonders rasch erreicht wird, während in den übrigen Bereichen eine Grundklimatisierung erfolgt, die unerwünscht hohe Temperaturgradienten im Fahrzeuginnenraum verhindert und damit beispielsweise die Entstehung von sogenannten Kaltluftwalzen vermeidet. In sinngemäß analoger Weise erfolgen auch Abkühlvorgänge bei dem erfundengemäßen Verfahren gezielt in Abhängigkeit von der Sitzbelegung im Fahrzeuginnenraum unter Bereitstellung einer höheren Kälteleistung für diejenigen Klimatisierungskanäle, die schwerpunktmäßig Innenraumbereichen zugeordnet sind, in welchen der oder die entsprechenden Fahrzeugsitze belegt sind.

Anhand von Fig. 2 wird nachstehend ein weiterer Aspekt des erfundengemäßen Verfahrens zur Steuerung der Heizungs- und Klimaanlage erläutert, der sich auf die Klimatisierungssteuerung in Abhängigkeit eines im Fahrzeug vorgesehenen Solarsensors bezieht. Im Diagramm von Fig. 2 sind auf der Abszisse die von dem Solarsensor erfaßte Sonneneinstrahlungsintensität (S) und auf der Ordinate die an ein Luftzufuhrgebläse der Heizungs- und Klimaanlage angelegte Spannung (U_G) abgetragen, wobei letztere ein Maß für die Gebläseleistung ist. Herkömmlicherweise erfolgt in Abhängigkeit vom Solarsensorsignal (S) sitzbelegungsunspezifisch eine bedarfshängige Absenkung bzw. Anhebung der

Temperatur und/oder der Luftmenge gleichmäßig über alle Klimatisierungs-, d. h. Belüftungskanäle, denen Luft von dem Gebläse zugeführt werden kann.

Um diese Steuerung noch bedarfsoptimierter auszuführen, wird nun verfahrensgemäß die Gebläsespannung (U_G) nur angehoben, wenn dies zum einen aufgrund einer vom Solarsensor festgestellten, erhöhten Sonneneinstrahlungsintensität (S) indiziert ist und sich zum anderen in dem Innenraumbereich, der dem jeweiligen Klimatisierungskanal zugeordnet ist, ein Fahrzeuginsasse befindet, was wiederum über ein entsprechendes Signal der Sitzbelegungssensorik erkannt wird. In Fig. 2 ist als durchgezogene Kurve (U_2) eine typische herkömmliche Kennlinie der Anhebung der Gebläseleistung (U_G) in Abhängigkeit von der Sonneneinstrahlungsintensität (S) dargestellt, die ab einer bestimmten Einstrahlungsintensität gegenüber der normalen Gebläseleistung, repräsentiert durch die gestrichelte, horizontale Kurve (U_1), linear ansteigt. Wenn nun eine erhöhte Einstrahlungsintensität (S) vorliegt, jedoch beispielsweise der Beifahrersitz nicht belegt ist, so wird eine erhöhte, der angehobenen Gebläsespannung (U_2) entsprechende Luftmenge nur der Fahrerseite über dem entsprechenden Belüftungskanal zugeführt, während auf der Beifahrerseite lediglich die normale, nicht erhöhte, der normalen Gebläsespannung (U_1) entsprechende Luftmenge zugeführt wird. Damit können gegebenenfalls unnötige Geräuscherhöhungen durch das Luftzufuhrgebläse vermieden werden. Durch die Schaffierung des Gebietes zwischen den beiden Kurven (U_1, U_2) in Fig. 2 ist angedeutet, daß je nach Bedarf jeder beliebige Gebläsespannungswert zwischen den beiden Kurven (U_1, U_2) bei einer gegebenen Sonneneinstrahlungsintensität (S) und damit ein beliebiges, reduziertes Maß an Gebläseleistungsanhebung für diejenigen Innenraumbereiche eingestellt werden kann, deren zugehörige Fahrzeugsitze nicht belegt sind.

Des Weiteren sind folgende, zeichnerisch nicht näher veranschaulichte Steuerungsmaßnahmen der Kraftfahrzeug-Klimatisierungseinrichtung mit dem erfundengemäßen Verfahren vorgesehen. Zum einen können die einzelnen Klimatisierungskanäle in ihrer Klimatisierungswirkung einzeln automatisch zu- oder abgeschaltet werden, beispielsweise kann je nach Insassenbeladung des Fondraums die Fondraumklimatisierung gezielt aktiviert oder deaktiviert werden. Des Weiteren kann eine bei der Heizungs- und Klimaanlage vorgesehene Sonderfunktion "Restwärme" nach dem Abstellen der Zündung sitzbelegungsabhängig automatisch zugeschaltet werden, wenn der oder die Fahrzeuginsassen nicht aussteigen, sondern wenigstens ein Fahrzeugsitz belegt bleibt. Wenn die Klimatisierungseinrichtung eine Scheibenabdunklungseinrichtung, z. B. in Form entsprechender Rollen, beinhaltet, kann verfahrensgemäß vorgenommen sein, zur verbesserten Klimatisierung einzelne Scheiben sitzbelegungsabhängig abzudunkeln, d. h. jeweils nur diejenigen Scheiben abzudunkeln, hinter denen sich Fahrzeuginsassen befinden.

Die vorstehende Beschreibung eines Verfahrensbeispiels zeigt, daß das erfundengemäße Verfahren zur Steuerung einer Klimatisierungseinrichtung für einen Fahrzeuginnenraum eine sehr bedarfsgerechte Klimatisierung der einzelnen Innenraumbereiche in Abhängigkeit von der Belegung durch Fahrzeuginsassen ermöglicht.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Steuerung einer Klimatisierungseinrichtung für einen Fahrzeuginnenraum, die mehrere Klimatisierungskanäle für unterschiedliche Innenraumzonen aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß die einzelnen Klimatisierungskanäle sitzbezugsabhängig angesteuert werden. 5
2. Verfahren nach Anspruch 1 für eine Klimatisierungseinrichtung mit einer Heizungs- und/oder Klimaanlage, weiter dadurch gekennzeichnet, daß während eines Aufheiz- oder Abkühlvorgangs diejenigen Klimatisierungskanäle, die denjenigen Fahrzeuginnenraumzonen zugeordnet sind, in denen ein jeweiliger Fahrzeugsitz belegt ist, zur Abgabe einer höheren Klimatisierungsleistung als diejenige der übrigen Klimatisierungskanäle angesteuert werden. 10
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2 für eine Klimatisierungseinrichtung mit einer Solarsensor, weiter dadurch gekennzeichnet, daß bei einer über den Solarsensor erkannten, erhöhten Sonneneinstrahlungssintensität gezielt diejenigen Klimatisierungskanäle, die denjenigen Fahrzeuginnenraumzonen zugeordnet sind, in denen ein jeweiliger Fahrzeugsitz belegt ist, zur Erzielung einer erhöhten Klimatisierungswirkung angesteuert werden. 15
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3 für eine Klimatisierungseinrichtung mit einer ansteuerbaren Scheibenabdunklungseinrichtung, weiter dadurch gekennzeichnet, daß die Scheibenabdunklungseinrichtung zur Abdunklung spezifisch derjenigen Scheiben ansteuerbar ist, in deren Nähe sich ein belegter Fahrzeugsitz befindet. 20

35

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

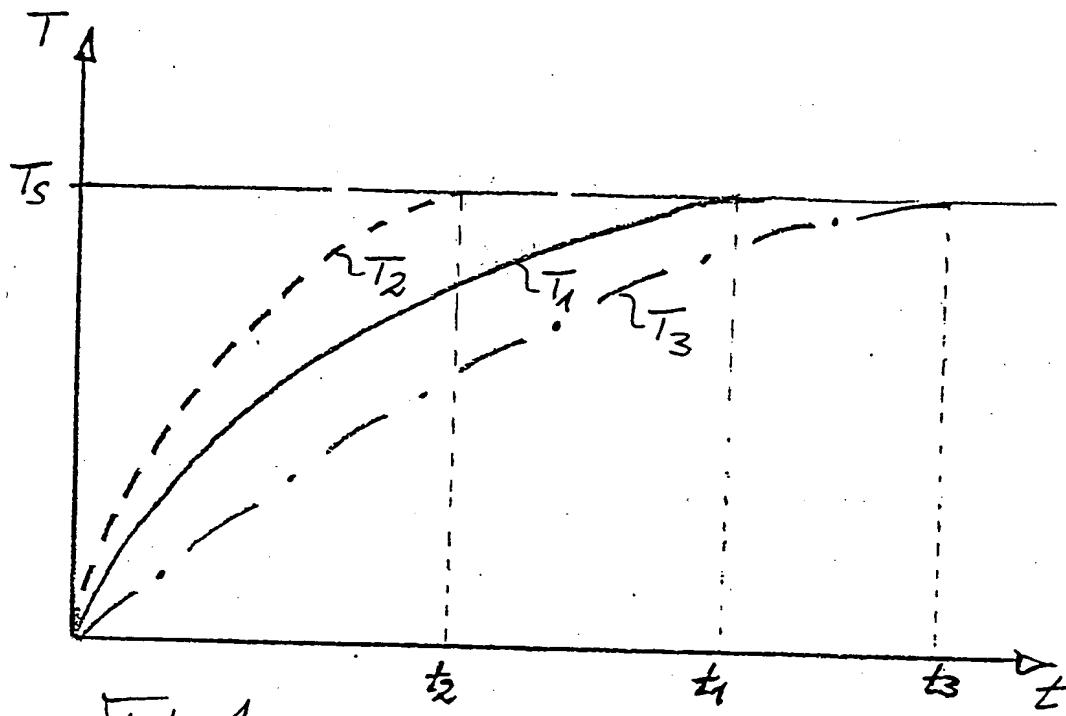


Fig. 1

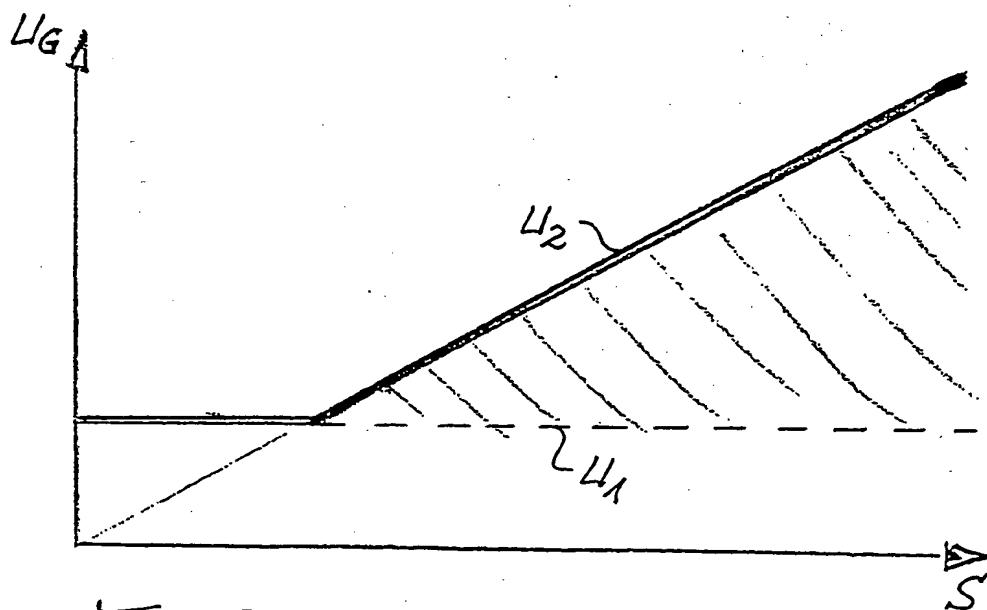


Fig. 2